13671

1

OBSERVATIONS

SUR LA CONSTRUCTION

DE LA CARTE

DE L'ARCHIPEL,

DRESSE'E au dépôt des Plans & Journaux de la Marine, pour servir aux Vaisseaux du Roi ; par ordre de M. le COMTE DE MAUREPAS. 1738.

LES raisons qui nous obligerent l'année passée, de rendre compte au Public, des principales remarques & observations, dont nous nous étions servi pour la construction de la nouvelle Carte reduite de la Mediterranée, à cause de sa difference avec toutes celles qui avoient paru jusqu'alors, nous déterminent aujourd'hui à donner une courte Analyse de celle de l'Archipel.

Quoiqu'il soit très difficile de mettre sous les yeux les divers matériaux mis en œuvre, leurs différentes combinaisons, & les raisons qui nous ont déterminé dans le choix ; nous tâcherons de

A

Digitized by Google

les exposer avec le plus d'ordre & le plus succintement qu'il sera possible.

Avant que d'entrer dans ce détail, il ne sera pas inutile de faire un leger examen des Cartes que les diverses Nations de l'Europe ont fait pour la Navigation de l'Archipel, afin de faire connoître le peu de rapport qu'elles ont entr'elles, & la nécessité où l'on étoit d'en entreprendre la correction.

Nous ne parlons pas des Anciennes Cartes, les erreurs dont elles sont remplies les ont fait abandonner il y a long-tems; il ne s'agit ici que de celles données au Public depuis environ une vingtaine d'années par les Anglois, les Hollandois & les François.

Il y a une Carte de l'Archipel en très-grand point dans l'Atlas Hollandois, ou le Flambeau de la Mer, imprimé à Amsterdam en 1718. chez Vankeulen : l'Auteur a joint à cette partie, comme à toutes les autres de son Recueil la description des Côtes, Ports, Rades & Isles, y marquant les routes & distances d'un lieu à un autre, & la latitude des principaux Caps.

Notre prévention en faveur des Cartes Hollandoises nous l'a fait examiner avec plus d'attention ; mais le rapport parfait & suivi que nous avons trouvé entre la Carte & les routes, distances & latitudes qu'il rapporte, & que nous en avions d'abord extraites avec soin, nous ont suffisamment prouvé que les remarques avoient résulté de la Carte, bien loin que la Carte eût été dressée en conséquence des Journaux, Mémoires & Observations des Navigateurs les plus pratiques de cette Mer, comme on va le démontrer.

1° On trouve sur cette Carte à environ cinq lieues au Sud du Golfe de Monte-santo, une Isle assez considérable, puisqu'il lui donne trois lieues & demi de long sur deux de large, que l'Auteur appelle Lanio. Dans ses remarques il en donne la latitude, avec deux routes, l'une du Golfe de Volo à cette Isle, l'autre de ladite Isle à celle de Lemnos ; croiroit-on après cela que *Lanio* n'existe point ? c'est cependant un fait certain & connu de tous les Navigateurs.

2°. Les latitudes ne sont pas plus fidéles, & on ne peut pas présumer qu'on y ait suivi aucunes observations ; en voici la preuve. La latitude des Dardanelles, selon cet Auteur, est de 39. degrés 37. minutes, & il les place en conséquence sur sa Carte. M. de Chazelles Ingénieur du Roi pour la Marine, de l'Accademie des Sciences, a observé à terre aux Châteaux-neufs la hauteur du Pole, & l'a trouvée de 40. degrés 9. minutes : voilà donc une erreur de 32. minutes, qui tombe non seulement sur cette partie, mais qui se répand sur toutes les Côtes & Isles voisines.

La latitude de Salonique y eſt marquée de 40 degrés 5. minutes le P. Feuillée Aſtronome connu, l'a obſervée de 40. degrés 41. minutes : voilà donc encore une erreur prouvée de 36. minutes, qui font 12. lieues marines de France de 20. au degré.

Il y en a pluſieurs autres qu'il eſt inutile de rapporter ; les exemples qu'on vient de citer ſont ſuffiſans pour faire connoître que les routes, diſtances & latitudes, données dans cet Atlas Hollandois, n'ont aucun fondement, & qu'elles ne peuvent pas ſervir à appuyer ſa Carte.

Ce qu'on vient de dire ſur la Carte Hollandoiſe de l'Archipel, ſe peut également apliquer à celle que les Anglois en ont donné dans leur Atlas ſous le nom de Pilote Anglois, imprimé à Londres, édition de 1732.

1° Les obſervations de latitudes n'y ſont pas plus juſtes ; la Ville du Serigo en l'Iſle de ce nom y eſt marquée par les 36. degrés 22. minutes, & l'Obſervation aſtronomique de M. Chazelles la détermine à 36. degrés 10. minutes.

La latitude des Dardanelles obſervée par ce même Aſtronome, eſt de 40. degrés 9. minutes, la Carte Angloiſe les place par 40. degrés 25. minutes : mais ſi ces deux points ſont placés trop nord, Salonique y eſt placé trop ſud, de même que pluſieurs autres parties, & Smirne y eſt placé juſte; en faut-il davantage pour répandre une erreur conſidérable ſur les gemiſſemens & la ſituation générale des Côtes & des Iſles ?

2°. La longitude y eſt également défectueuſe ; en voici la preuve. Par les Obſervations aſtronomiques faites pour déterminer la longitude de Salonique & celle de Smirne, on trouve que Smirne eſt environ 65. lieues plus Orientale que Salonique ; mais ſuivant la Carte Angloiſe, cette différence ſeroit de plus de 80. lieues ; donc erreur de plus d'un cinquiéme ſur les diſtances Eſt & Oueſt.

La Carte Françoiſe de Berthelot dont preſque tous nos Navigateurs ſe ſervent, n'eſt pas plus exacte : nous nous diſpenſerons d'en faire l'examen qui nous jetteroit trop loin, & qui ne ſeroit qu'une repétition de ce qu'on vient de dire ſur les Cartes Angloiſes & Hollandoiſes ; nous remarquerons ſeulement que la Canée & Candie y ſont placées 26. minutes trop ſud, Smirne environ 20. & Salonique plus de 30. minutes tandis que d'un autre côté les Dardanelles ſont dans leur latitude. Il y a auſſi les mêmes erreurs en longitude que dans les deux Cartes précedentes, ſi elles ne ſont plus conſidérables, comme il eſt facile de le vérifier.

ANALYSE DE LA CARTE,

Les Obſervations aſtronomiques ſont, comme elles doivent être la premiere baſe de notre Archipel.

La Canée, Candie, Smirne, Salonique, (*a*), le Mile (*b*) & Conſtantinople (*c*), ſont déterminées par des Obſervations de latitude & de longitude. Le Serigue (*d*), Athenes, Negrépont (*e*), les Dardanelles (*f*), & Rhodes (*g*), ne le ſont qu'en latitude; voilà les points fixes d'où nous ſommes partis, & qui nous ont ſervi à aſſujettir toutes les remarques, relevemens des terres, & routes faites & données par les Navigateurs d'un lieu à un autre, de même que les Cartes & Plans levés en différens tems par les Ingenieurs: Pilotes & autres.

Après les Obſervations aſtronomiques, les Relevemens des terres nous ont le plus guidé, pour la poſition des principaux Caps, & les giſſemens de ce nombre prodigieux d'Iſles.

Voici ce que nous entendons par les Relévemens.

Un Navigateur, qui ſe trouve à la vûë de pluſieurs terres, obſerve avec une Bouſſolle deſtinée à cet uſage, à quel air de vent chaque Iſle, pointe, ou Cap lui demeure, & à quel diſtance il s'en eſtime: ainſi en ſuivant cette obſervation, on placera les lieux relevés dans leurs vrais giſſemens & diſtances: que ſi ces mêmes points ſe trouvent relevés par pluſieurs Navigateurs, à différens airs de vent, & différentes diſtances, & que les rayons viſuels ſe réuniſſent toûjours aux points indiqués, ſans différence ſenſible; on ne peut point douter, que les triangles formés par leurs interſections, n'ayent une ſorte de précifion géométrique, ſur laquelle on puiſſe compter dans l'emploi qu'on fait pour la conſtruction des Cartes.

Surquoi nous croyons devoir rapporter une exemple. Un Navigateur a (*b*) relevé l'*Iſle de Serigotto* à l'entrée de l'Archipel au S. O. 5d. O. à 6. lieues, & le Cap Spada en Candie au S. $\frac{1}{4}$ S. O. 5.d. S. Un autre (i) a relevé le Cap Matapan au N. $\frac{1}{4}$ N. E. à dix lieuës, *le Serigotto* à l'Eſt, l'Iſle du Cerigues à l'E. N. E. le Cap. S, Jean en Candie au S. E. $\frac{1}{4}$ E. Relevé (*k*) *le milieu de Serigotto* au S. $\frac{1}{4}$ S. E.

(*a*) Par le Pere Feüillée.
(*b*) Par le meme, & par le Pere Laval.
(*c*) Par M. de Chazelles.
(*d*) M. de Chazelles.
(*e*) Vernon, aſtr. Anglois.
(*f*) Chazelles.
(*g*) Le Pere Feüillée.
(*h*) Journal de la Navigation du Vaiſſeau le Tigre en 1728.
(*i*) Le ſolide 1724.
(*k*) L'Aquilon 1731.

5^{d}. E. à neuf lieues, les Conffes au Sud Sud Oueſt, à quatre lieues, le bout du Nord du Serigue au N. $\frac{1}{4}$ Nord Oueſt à trois lieues. Les Dragoniers au S. O. $\frac{1}{4}$ O à une lieue & demie, l'Iſle de Cervi au N. O. 4^{d}. N à cinq lieues, & le Cap S. Ange au N. $\frac{1}{4}$ N.E. à trois lieues & demie. *Relevé le Serigotto* (*a*) à l'E. N. E. 5^{d}. N. à 8. lieues, & l'Iſle de Cerigue au N. $\frac{1}{4}$. N. E. Relevé (*b*) le Cap S. Ange au Nord à cinq lieues, *le Serigotto* au S. $\frac{1}{4}$ S. E. l'Iſle de Pori au S. 5^{d}. E. la partie du Sud du Serigue à l'O. $\frac{1}{4}$ S. O. 5^{d}. S. la partie du N. du Cerigues au N.O. $\frac{1}{4}$ O. l'Iſle de Cervi au N. $\frac{1}{4}$ N. O Relevé (*c*) le Cap S. Ange au NNO. 3^{d}. O. à trois lieues, *le Serigotto* au Sud &c. Relevé, (*d*) le Cap S. Ange au S.O. $\frac{1}{4}$ O 2^{d}. O. à deux lieues Bellepoule au N. N. E. 5^{d}.N. 9 lieues, à la pointe de l'O. *de Serigotto* au Sud, &c. Relevé (*e*) le Cap de S. Ange à l'O. N. O. à trois lieues, *le Serigotto* au Sud 5^{d}. O. le mille, &c. Reléve (*f*) le Cap S. Ange au N. O. $\frac{1}{4}$ O. à deux lieues & demie le Cap Matapan à l'Oueſt, *le Serigotto* au Sud. *

On trouve donc que l'Iſle *de Serigotto* eſt déterminée par neuf Relévemens différens, qui s'étendent auſſi à beaucoup d'autres points, & qui ſe ſervent de preuves les uns aux autres: ainſi ſans pouſſer plus loin ce détail, on ſe contente de dire que nous avons plus de 460 Points relevés dans notre Archipel, formans des Triangles, qui s'enchaînent les uns avec les autres, & lient toutes nos parties enſemble. Outre ces Relévemens nous avons encore les routes faites ou données par les Navigateurs, qui ſe montent à plus de 50. Le tout a été tranſporté ſur une Carte dreſſée à cet effet, afin de les expoſer aux yeux, en citant les Journaux & les remarques des Navigateurs, d'où nous les avons tirées; & que nous nous ferons toûjours un plaiſir de montrer à ceux qui en ſeroient curieux.

Après cette expoſition, il ne nous reſte que peu de choſe à dire ſur le détail de notre carte.

L'Iſle de Candie eſt placée ſuivant deux obſervations aſtronomiques de latitude & de longitude faites à la Canée & à Candie. Le contour, étenduë, & giſſement de la côte, eſt tiré, comme nous l'avons dit dans l'analiſe de la carte de la Mediterranée, d'une carte en très-grand point dreſſée en 1693. par le ſieur Rouſſin Ingenieur & Hydrographe, comparée avec les Plans particuliers de diverſes parties de l'Iſle levés par le ſieur Guerrier Hydrografe.

L'Iſle du Cerigue, côte de la Morée voiſine & le Golfe de Napo-

(*a*) Le Solide 1724.
(*b*) Le Diamant 1735.
(*c*) Le Diamant 1735.
(*d*) L'Aquilon 1735.
(*e*) Le Diamant 1735.
(*f*) Le Diamant 1735.

* *Nota.* Que pour entendre ce détail il faut avoir la Carte ſous les yeux, & tracer ces relevements.

li de Romanie, font tirés d'une carte particuliere levée Geométriquement dans presque toutes ses parties lors de la campagne du Vaisseau l'Aquilon en 1735, assujetie à l'observation Astronomique de latitude faite à la Ville du Cerigo. Cette partie se trouve encore fortifiée d'un nombre prodigieux de relévemens des principaux Caps, Isles & pointes; le Cap saint Ange, par exemple, se trouvant rélévé des 14. points différens, & pour surabondance de preuve, nous avons les routes du Mile au Cap Spada données par le Mercure en 1721; du Cap saint Ange au Mile faites par l'Aquilon en 1735.; de Napolie de Romanie au Cap saint Ange par le même, du Cap saint Ange à saint Georges d'Arbres par l'Heureux en 1722. & quelques autres.

Comme l'Isle du Mile est déterminée par une observation Astronomique de latitude & de longitude, l'on a eu la satisfaction de de voir que les Relévemens & les Routes des Navigateurs, s'accordent parfaitement avec ces points fixes, ce qui nous donne une grande confiance pour ceux que nous avons employés dans les autres parties de nôtre Carte.

Les Isles Fauconniere, Bellepoule, l'Antimile, &c. sont placées entre elles, ainsi qu'elles ont eté determinées par plus de 30. Relévemens differens, tirés des remarques & relévemens envoyés par le sieur Bayle en 1735, dont plusieurs ont été faits à terre; de ceux donnés par le Pilote Olivier, & de ceux tirés des Journaux de navigation des Vaisseaux le Solide en 1724, le Tigre 1728, l'Epérance 1731, la Legere 1734, le Diamant & l'Aquilon en 1735, nous devons aussi beaucoup de bonnes remarques sur les gissemens, positions & distances de plusieurs Isles de l'Archipel, au sieur Sabatier Pilote Amiral de Toulon, fort pratique de cette mer.

Le Mile, l'Argentiere, l'Isle Brulée, Chisante, Paros; Naxie; Nio, Sequino, Policandre, &c. ont été levées en 1680, par M. Razaud Ingenieur du Roy; ainsi nous les avons suivi dans leurs figures & positions, & nous les avons trouvées d'autant plus justes qu'elles s'accordent avec les Relévemens faits entre ces Isles par les Vaissaux du Roy le Diamant & l'Aquilon en 1735.

Miconi, Tino, Sira, Cherso, Termie, Zea, Jura, Andros, &c. sont placées sur les remarques, relévemens, & routes données par les Navigateurs & les Pilotes les plus pratiques, dont le détail nous jetteroit trop loin, & ne pourroit même se faire sans quelque confusion; nous citerons seulement un relévement fait à Terre sur la pointe de Nausse en l'Isle de Paros, par un Ingenieur embarqué sur l'Aquilon en 1735. qui porte sur 26. points différens, lesquels se trouvent croisés avec la derniere justesse par les relévemens donnés

par le sieur Bayle, & par les Pilotes Sabatier & Olivier, & par ceux tirés des Journaux de la Legere, de la Parfaite & de l'Heureux qu'on a déja cité pour d'autres parties.

Le Golfe de Corinthe paroît ici avec un détail qui ne se trouve sur aucune Carte : nous le devons au Pilote Vidal, qui nous en a envoyé le Plan en assez grand point, & que nous avons assujetti à la latitude observée à Athenes.

L'Isle de Négrepont est déterminée par une Observation de latitude faite à la Ville de ce nom ; le contour de l'Isle est suivant les meilleures Cartes, & la principale attention, a été de bien placer le Cap Doro ; ce que nous avons fait au moyen des routes & relévemens, dont dix points différens portent à ce Cap.

Le Golfe de Salonique est bien différent de tout ce qu'on en a vû jusqu'ici ; les Pilotes Gaultier & Vidal en ont donné des Plans assez détaillés, que nous avons assujettis à l'Observation astronomique de latitude & de longitude faite à la Ville de Salonique, & aux relévemens faits à la pointe de Cassandre, qui déterminent la position des Isles Schate, Scopoli, Celidroni, Pelerisse, Pipery, Isle du Diable, &c. confirmé par un autre relévement des mêmes Isles fait sur la pointe du Nord de Squiropoule.

Les Golfes de Cassandre, Monte-santo & Comtessa, sont aussi tirés des Plans particuliers levés par le Pilote Gaultier : qui a beaucoup travaillé dans l'Archipel sous les yeux & par les ordres de M. Saurin Lieutenant des Vaisseaux du Roi. La situation de l'Isle de Tasse avec la Côte voisine, Monte-santo & Lemnos, est tirée des remarques faites par M. de Gencien sur le Mercure en 1721.

Le reste de la Côte de Romanie & Golfe de Saros jusqu'au Canal des Dardanelles est dépourvû d'Observations.

Le Canal des Dardanelles est placé suivant l'Observation astronomique de latitude faites aux Châteaux-neufs, Constantinople est déterminé par une observation de latitude & de longitude ; ces deux points emportent le principal gissement de la Mer de Marmara, & nous ont servi à assujettir le détail qu'on a de cette Mer, tant dans les divers Mémoires & Journaux, que dans les Cartes & Plans des sieurs Cornillon & de Combes Ingénieurs, & sur celle dressée par le Pilote Olivier dans sa Campagne de 1737.

L'Isle de Metelin, qui sur toutes les Cartes gît Est & Ouest, est jetté sur la nôtre bien différemment : nous la faisons courir presque E. S. E, & O N O ; & sa position est déterminée en conséquence de celle du Golfe de Smirne. L'Observation astronomique de latitude & de longitude faite à Smirne, est le point fixe d'où nous sommes partis, pour assujettir le Plan particulier de tout ce Golfe levé en

Digitized by Google

1687. par le ſieur Razaud Ingénieur ordinaire du Roi. Les relévemens nous ont fourni les moyens de lier avec ce Golfe pluſieurs points de l'Iſle de Metelin qui ſe ſont trouvés diſpoſés de façon qu'ils nous ont donné avec aſſez de préciſion la longueur & le giſſement de cette Iſle; ils nous ont auſſi ſervi à concilier les Plans particuliers que nous en avons, & le détail de la Côte de Terre ferme oppoſée, qui ne ſe trouve dans aucune Carte, & dont nous ſommes redevables aux remarques de pluſieurs bons Navigateurs, & ſur-tout du ſieur Agnin Pilote pour l'Archipel & Conſul au Mile, qui nous a envoyé beaucoup de Plans & de remarques.

A l'égard de la Côte depuis Samos juſqu'à Rhodes : nous l'avons aſſujettie à l'Obſervarion aſtronomique de latitude faite à Rhodes; les routes & relévemens qui nous ont ſervi à placer ces Iſles entr'elles, ſont tirées pour la plus grande partie du Journal de l'Eſpérance en 1731., du Solide en 1724. & de l'Heureux en 1732. & d'autres Mémoires qu'il ſeroit trop long de détailler.

Enfin nous croyons n'avoir rien négligé de tout ce qui auroit pû nous fournir quelques nouvelles connoiſſances, ou confirmer celles que nous avions. Nous avons conſulté les Voyageurs curieux & exacts, comme Monſieur Tournefort, Meſſieurs Spon & Wheler; nous avons vû & confronté *lo Specchio del Mare de Maria Levanto* 1634. *l'Iſole più famoſe del Mondo*, par Thomas *Porcachi* 1620. *l'Iſolario di Benedetto Bordone* de 1534. *la Nautica Mediterranea* de *Barthelemeo Creſcentio* 1607. *l'Archipelago con tutte le Iſole*, &c. de *Marco Boſchini* 1558. la Deſcription des Iſles de l'Archipel de *Do Dapper* 1703. & pluſieurs Portulands manuſcrits

Malgré tout le travail dont nous venons de rendre compte, nous ne nous flattons pas que notre Archipel ait la préciſion néceſſaire, d'autant plus que nous n'avons pas encore travaillé au détail particulier, contour des Côtes, giſſemens des Ports, Rades, Moüillages & Sondes, & que cette Carte-ci, auſſi-bien que celle de la Méditerranée n'eſt faite que pour ſervir de Carte uniforme, en attendant que les Obſervations des Navigateurs combinées & faites ſur les nouvelles Cartes, puiſſent nous guider pour leur perfection; nous les prions de vouloir nous faire part de l'examen qu'ils en feront, auſſi-bien que de leurs Obſervations.

Biblioteca Nazionale Napoli